

2026.08.07.

미국 자동차부품 관세 부과 1년, 부품 업체 영향 점검

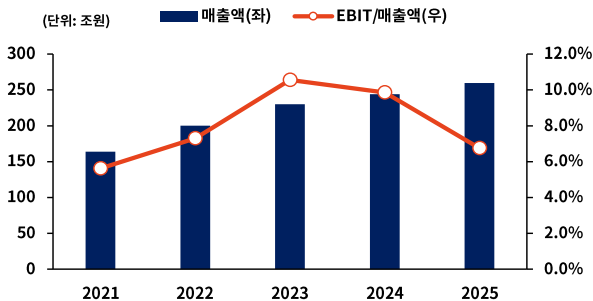
-완성차 업체의 보전 여력 축소, 부품 업체 사업 기반 및 교섭력에 따라 영향 차별화 전망

김경훈 기업4실 선임연구원 02.368.5410 khkim@korearatings.com	민원식 기업4실 선임연구원 02.368.5659 wsmin@korearatings.com	김경률 기업4실 책임연구원 02.368.5344 krkim@korearatings.com	이지웅 기업4실 실장 02.368.5475 jwlee@korearatings.com
---	---	---	--

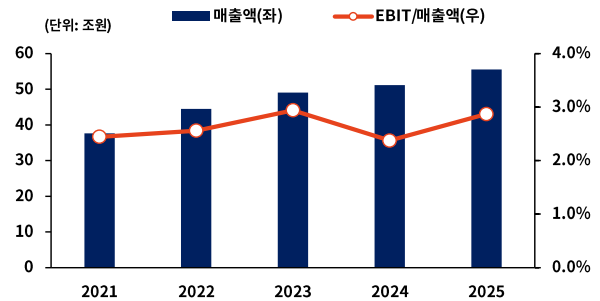
❖ Summary

관세 부과 1년, 완성차 업체와 부품 업체의 실적 방향이 엇갈렸다. 2025년 미국의 자동차·부품 관세 부과로 Toyota 11.4조원, 북미 Big3(GM, Ford, Stellantis) 합산 9.3조원의 비용이 실적에 반영되는 등 글로벌 완성차 업계의 수익성 하방 요인으로 작용하였다. 현대차와 기아도 각각 4.1조원, 3.1조원의 관세가 실적에 반영되면서 수익성이 2024년 대비 저하되었다. 반면 한국기업평가가 유효등급을 부여한 부품 업체 중 설문에 응답한 11개사의 합산 영업실적은 전년 대비 개선되었다. 조사대상 업체가 미국 수입자로서 직접 납부한 관세 금액 대비 판가 인상, 현금 지원, 관세 상쇄 크레딧(Import Adjustment Offset) 등을 통해 완성차 업체로부터 회수한 금액의 비율을 보전율로 산정한 결과, 2025년 합산 기준 74.4%로 집계되었다. 관세의 상당 부분이 완성차 업체의 보전을 통해 흡수되면서 부품 업계가 양호한 실적을 유지할 수 있었던 것으로 분석된다.

현대차·기아 합산 영업실적 추이



주요 부품 업체 합산 영업실적 추이



주) 주요 부품 업체는 한국기업평가 응답 기업 11개사 기준
자료) 각 사 IR 및 감사보고서

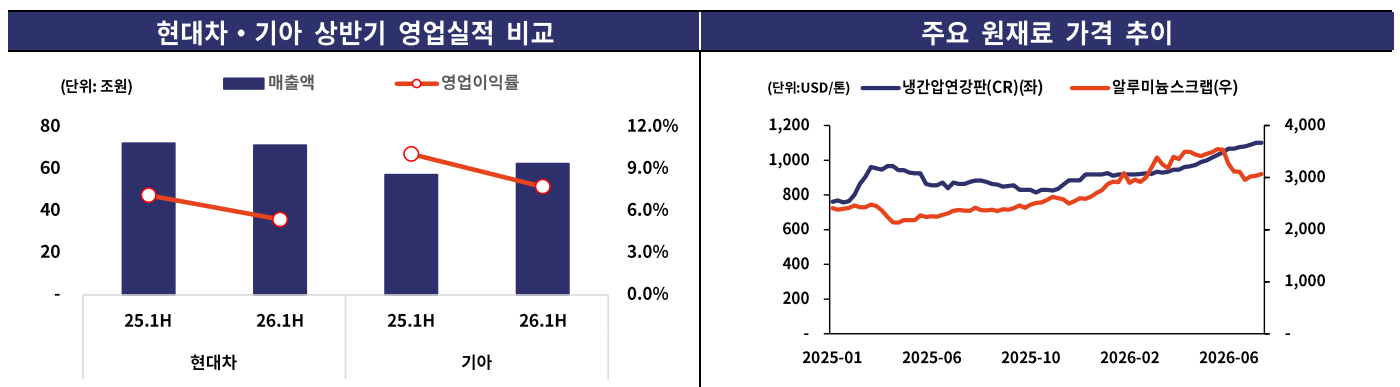
2025년 완성차 업체의 관세 보전은 부품 업체 규모, 가치사슬상 중요도 등과 무관하게 폭넓게 이루어졌다. 투자등급군과 투기등급군의 2025년 합산 보전율은 각각 74.6%, 70.4%로 큰 차이가 나타나지 않았다. 파워트레인별 글로벌 수요 변동성이 심화된 가운데 공급망 재편에 상당한 시일이 소요되어 완성차 업체가 단기간 내 대체 조달처를 확보하기 어려운 상황에서, 부품 수급 안정성을 위해 적극적인 보전을 제공한 것으로 판단된다. 트럼프 행정부가 완성차 업체에 관세 부담 완화를 위해 미국 조립 차량 MSRP(생산자 권장가격)의 3.75%에 상당하는 관세 상쇄 크레딧을 제공한 점도 보전 여력을 뒷받침하였다.

부품 업체들은 2026년에도 관세 부담 완화에 완성차 업체의 보전이 가장 큰 역할을 할 것으로 기대하고 있다. 설문조사 결과 11개사는 생산설비 증설 및 원자재 조달 현지화 등 자체 대응 계획도 추진하고 있다. 다만 2026년 보전율 추정치를 2025년 대비 높은 수준으로 예상하는 등 금액 기준의 관세 회수는 여전히 완성차 업체의 보전 정책에 크게 의존하고 있는 것으로 나타났다. 관세 보전이 다년 계약을 통해 확정된 것이 아닌 연간 협의를 통해 재설정되는 구조임을 고려하면, 2026년 이후 완성차 업체의 실제 보전 수준은 부품 업계의 기대치를 하회할 수 있다.

완충 구조의 지속 여부는 관세 정책의 변동성과 완성차 업체의 보전 여력에 좌우될 전망이다. USMCA 공동검토 과정에서 자동차 원산지 요건 강화가 논의되고 있으며, 강제노동·과잉생산 관련 무역법 제301조 조사와 후속 조치도 관세 적용 범위와 부담 수준의 불확실성을 높이고 있다. 동시에 완성차 업체는 관세 비용과 원자재 가격 상승, 판매 인센티브 확대 등으로 수익성 부담이 누적되고 있어 향후 보전 범위를 축소하거나 판가 인하와 생산성 개선을 요구할 가능성이 있다. 이 경우 명목상 보전율이 유지되더라도 단가 조정을 통해 보전 효과의 일부가 환수될 수 있다.

향후 관세 영향은 업체별 사업 기반에 따라 차별화될 것으로 판단된다. 완성차 업체와 직접 거래하고 공동 개발·전용 설비 기반의 부품을 공급하며 현지 조달 체계를 갖춘 부품 업체는 상대적으로 높은 교섭력과 대응력을 유지할 수 있다. 반면 거래 단계가 낮고 범용 부품 비중이 높으며 현지 생산 기반과 투자 여력이 취약한 부품 업체는 보전 축소와 원가 절감 요구에 먼저 노출될 가능성이 높다.

한국기업평가는 ① 보전율과 판가 반영·현금 지원·크레딧 정산 등 보전 방식, ② 현지화 등 자체 대응을 위한 투자 집행과 수주·가동률 및 재무 부담, ③ USMCA 원산지 규정과 무역법 제301조 후속 조치의 업체별 영향을 중심으로 점검할 계획이다. 관세 자체의 절대 수준보다 완충 구조의 지속 여부와 공급망 내 위치, 부품의 대체 가능성, 현지 생산체제의 완결성 및 투자 여력이 업체별 실적과 신용도를 가르는 핵심 요인으로 부각될 전망이다.



국 주) 1. 현대차는 연결 차량부문, 기아는 연결 기준
 2. 냉간압연강판은 공장 출고가격, 알루미늄 스크랩은 미국산 수입가격 기준
 자료) 각 사 반기보고서, 철강금속신문 가격 DB

CONTENTS

I. 들어가며	4
II. 미국 관세 정책 및 2025년 실적 현황	5
1. 단기간 내 다수의 관세 정책 전개	5
2. 국내 자동차부품 업계 관세 노출 구조	7
3. 2025년 완성차 및 부품 업체 실적 점검	8
III. 설문조사로 확인한 관세 부담과 향후 대응 방향	10
1. 설문조사 대상 및 방법	10
2. 설문조사 결과	11
IV. 향후 관세 환경 점검	16
1. 관세 정책의 불확실성	16
2. 완성차 업체 보전 기조의 변동 가능성	18
V. 마치며	20

I. 들어가며

2025년 미국의 자동차·부품 관세 부과가 글로벌 완성차 업계의 수익성 하방 요인으로 작용하였다. Toyota는 2025년 1.2조엔(약 11.4조원)에 달하는 관세 부담이 실적에 반영되었음을 발표하였으며, 북미 Big3인 GM, Ford, Stellantis의 합산 관세 부담도 66억달러(약 9.3조원)에 이르렀다. 국내 완성차 업체인 현대차와 기아도 각각 4.1조원, 3.1조원의 관세 부담이 반영되면서 2024년 대비 수익성이 저하되는 모습을 보였다.

반면 한국기업평가(이하 'KR')가 유효등급을 부여한 부품 업체 중 설문에 응답한 11개사의 2025년 합산 영업실적은 전년 대비 개선되었다. 완성차 업체 대비 사업 및 재무 펀더멘탈이 열위한 부품 업체가 관세를 직접 부담할 경우 수익성과 재무안정성이 크게 저하될 것이라는 우려와는 상반된 흐름이다. 관세 부담의 상당 부분이 완성차 업체의 판가 반영, 현금 지원 및 관세 상쇄 크레딧(Import Adjustment Offset) 등을 통해 흡수된 것으로 분석된다.

국내 부품 업계는 2026년에도 관세 부담 완화에 완성차 업체의 보전이 가장 큰 역할을 할 것으로 기대하고 있다. 다만 **KR은 완충 구조의 지속 가능성이 미국 관세 정책의 변동성과 완성차 업계의 보전 여력에 좌우될 것으로 전망하고 있다.**

자동차·부품에 적용되는 관세율은 2025년 11월 1일부터 25%에서 15%로 인하되었고, 2026년 2월에는 미국 연방대법원이 국제비상경제권한법(IEEPA)에 근거한 상호관세를 무효로 판단하였다. 다만 트럼프 행정부는 IEEPA 무효 이후 무역법 제122조를 활용해 글로벌 10% 관세를 부과(2026년 7월 24일까지)한 데 이어, 무역법 제301조를 근거로 강제노동 관련 관세를 확정하고 과잉생산 관련 관세 부과도 예고하고 있다.

관세 부과 근거가 IEEPA에서 제122조·제301조로 단기간에 이동하면서, 최종 관세 부담 수준과 정책 방향에 대한 불확실성은 오히려 확대되는 양상이다. 나아가 미국이 USMCA 공동검토 과정에서 자동차부품 관세 유예를 위한 원산지 요건 강화를 추진하고 있어 멕시코 생산거점을 활용해 온 관세 부담 완화 효과 역시 축소될 가능성을 배제하기 어렵다.

완성차 업체가 관세 외에도 원자재 가격 상승, 경쟁 심화에 따른 판매 인센티브 확대 등으로 수익성 부담이 누적되고 있는 점도 부정적 요인이다. 향후 완성차 업체가 원가 절감을 위해 부품 업체에 대한 관세 보전 범위를 축소하거나, 관세를 보전하되 판가 인하와 생산성 개선을 요구할 가능성이 있다. 이 경우 명목상 보전율이 유지되더라도 단가 조정을 통해 보전 효과의 일부가 환수될 수 있다.

이에 본고에서는 먼저 트럼프 2기 행정부 출범 이후 국내 자동차 업계에 영향을 미치고 있는 관세 정책 구조와 변화를 정리하였으며, 이어 11개 부품 업체를 대상으로 실시한 설문조사 결과를 바탕으로 관세 보전의 세부 현황과 업계의 대응 방안을 점검하였다. 마지막으로 대외 정책 불확실성과 완성차 업체의 수익성 저하가 부품 업체의 관세 대응 여력에 미칠 영향을 분석하고, 주요 모니터링 요인을 제시하고자 한다.

II. 미국 관세 정책 및 2025년 실적 현황

1. 단기간 내 다수의 관세 정책 전개

(1) 철강·알루미늄

관세 정책 전개:
품목·국가별 관세가
단기간에 동시 시행,
근거 법령도 유동적

트럼프 행정부는 2025년 2월 10일 알루미늄 관세율을 10%에서 25%로 인상(철강은 25% 유지)하고, 국가별로 부여했던 관세 예외 및 면제조치를 폐지하는 내용의 관세 체계 개편을 발표하였다. 한 달 뒤인 3월 12일부터 발효되었으며 이후 글로벌 반덤핑 해소, 미국 제조업 강화 등을 사유로 6월 4일부터 철강·알루미늄 제품의 관세율을 50%로 인상하고, 파생상품에는 제품 내 철강·알루미늄 함량을 기준으로 50%를 적용하였다. 8월에는 풍력터빈, 이동식 크레인, 철도차량 등 407개의 철강·알루미늄 파생상품을 관세 부과 대상에 추가하였으며, 이후에도 지속적으로 관세 부과 대상 파생상품의 범위를 확대하고 관세의 산정 기준을 금속 함량에서 제품 전체 가치 중심으로 변경하는 등 세부 적용 방식도 지속적으로 조정하고 있다.

(2) 자동차·부품

무역확장법 제232조에 근거하여 2025년 4월 3일부터 수입 자동차에, 5월 3일부터 수입 자동차부품에 25%의 관세를 부과하였다. 다만 완성차 업체의 즉각적인 공급망 재편 어려움 등을 반영하여 4월 29일부터 미국 내 최종 조립된 자동차 금액(생산자권장가격, MSRP)의 일정 비율을 자동차부품 관세에서 상계할 수 있도록 하는 수입조정 상계제도(관세 Credit)를 도입하였다. 최초 도입 시 2년간 한시적으로 운영되며 매년 상계율을 단계적으로 축소(~2026년 4월: MSRP의 3.75%, ~2027년 4월: MSRP의 2.5%)하도록 설계되었으나, 11월 1일부터 상계율을 MSRP의 3.75%로 단일화하고 운영 기간도 2030년 4월까지 연장하였다.

2025년 7월 31일 한미 무역협정에서 자동차, 부품 및 이차전지를 포함한 주요 수출품에 대한 관세율을 25%에서 15%로 인하하는 내용이 합의되었다. 이에 따른 후속 조치로 2025년 11월 26일 '한미 전략적 투자 관리를 위한 특별법안'이 발의되었으며, 자동차·부품에 적용되는 관세율은 11월 1일로 소급하여 15%로 인하되었다.

(3) IEEPA 상호관세

2025년 4월 2일 국제비상경제권한법(IEEPA)에 근거한 국가별 상호관세 부과를 발표하였으며, 같은 달 5일부터 글로벌 10%의 기본관세가 우선 적용되었다. 이후 국가별 협상을 거쳐 한국에 대한 상호관세율은 15%로 확정되었으며, 8월 7일부터 발효되었다. 철강·알루미늄과 자동차·부품 등 무역확장법 제232조에 따라 품목별 관세를 적용받는 제품들은 상호관세와 중복 적용되지 않도록 설계되었다.

한편 2026년 2월 20일 미국 연방대법원이 IEEPA에 근거한 관세 부과를 무효로 판단하면서 관세 정책에 큰 변화가 발생하였다. 트럼프 행정부는 무역법 제122조에 근거하여 전 품목에 10%의 임시 관세를 2026년 2월 24일부터 150일간 부과하였으며, 효력이 만료된 7월 24일부터는 무역법 제301조에 근거한 관세로 이를 대체하였다. 미국 무역대표부(USTR)는 강제노동 생산제품에 대한 수입 금지 제도의 미도입·미집행을 사유로 60개 경제권에 10~12.5%의 관세를 확정하였으며, 한국은 최혜국대우(MFN) 관세를 포함하여 총 12.5%가 적용되는 그룹으로 분류되었다. 다만 자동차·부품 등 제232조 적용 품목은 제301조 관세 부과 대상에서 제외되었다. 이와 별도로 제조업 부문의 과잉생산을 사유로 한 제301조 조사도 조치안 발표를 앞두고 있어, 관세 부과 근거를 둘러싼 변동은 이어지고 있다.

[표 1] 트럼프 행정부 자동차·부품 관세 정책 타임라인 정리

발표 시점	근거 법률	적용 대상	발효일	내용
2025.02.10	무역확장법 제232조	철강·알루미늄 및 파생상품	2025.03.12	- 알루미늄 관세율 10%→25% 인상, 철강은 25% 유지 - 국가별 관세 면제, 쿼터 제도 등 폐지
2025.03.26	무역확장법 제232조	자동차·부품	2025.04.03(자동차) 2025.05.03(부품)	- 승용차·경트럭 및 핵심 부품(엔진, 변속기, 파워트레인, 전기부품) 25% 관세 부과
2025.04.02	IEEPA	무역확장법 제 232조 제외 전 품목	2025.04.05	'상호관세' 도입 : 글로벌 10% 기본관세 부과, 국가별 협상을 통한 추가 관세(상호관세) 부과
2025.04.29	무역확장법 제232조	자동차부품	2025.04.03 (소급 적용)	- 미국 내 최종 조립된 자동차에 수입조정 상계(관세 Credit) 부여 : ~2026년 4월까지 MSRP 3.75%, ~2027년 4월까지 MSRP 2.5%. 이후 운영 종료
2025.06.03	무역확장법 제232조	철강·알루미늄 및 파생상품	2025.06.04	- 철강·알루미늄 및 파생상품 관세율 25%→50% 인상
2025.07.31	IEEPA	무역확장법 제 232조 제외 전 품목	2025.08.07	- 국가별 상호관세율 확정 : 한국은 15% 적용
2025.08.15	무역확장법 제232조	철강·알루미늄 및 파생상품	2025.08.18	- 철강·알루미늄 파생상품 407개 품목 추가 : 제품 내 철강·알루미늄 비중에 50% 관세율 적용, 그 외 비중은 국가별 상호관세율 적용
2025.10.17	무역확장법 제232조	자동차부품, 중대형 트럭·버스	2025.11.01	- 수입조정 상계율을 3.75%로 단일화, 적용 기간을 2030년 4월까지 연장 - 엔진 제조사 수입조정 상계 신설 - 중대형 트럭·부품 25%, 버스 10% 관세 신설
2025.11.01	한미 무역협정	자동차·부품	2025.11.01 (소급 적용)	- 한국산 자동차·부품 관세율 25%→15% 인하
2026.02.20	IEEPA	무역확장법 제 232조 제외 전 품목		- 미국 연방대법원이 IEEPA에 근거한 관세 부과 무효 판단 : 백악관은 행정명령 14389로 IEEPA 관세 종료 발표
2026.02.20	무역법 제122조	무역확장법 제 232조 제외 전 품목	2026.02.24	- 글로벌 10% 관세 부과(~2026.07.24)
2026.04.02	무역확장법 제232조	철강·알루미늄 및 파생상품	2026.04.06	- 파생상품 과세 기준을 철강·알루미늄 함량 기준에서 제품 전체 가치 기준으로 변경 : 철강·알루미늄 함량 15% 이하 제품은 품목별 관세율 적용 제외(무역법 제122조만 적용) : 순수 철강·알루미늄 제품 50%·파생상품 25%·특정 산업 기계 15% 등으로 관세율 차등

자료) 시장자료 취합

2. 국내 자동차부품 업계 관세 노출 구조

(1) 관세 유형별

관세 노출 구조:
부품 특성과 거래
형태에 따라 적용
관세 유형 상이

일반적으로 국내 부품 업체가 미국에 수출하는 과정에서 부과되는 관세는 무역확장법 제232조에 따른 자동차·부품 품목별 관세다. 다만 실제 수출 과정에서 HTS 코드 및 원재료 구성, 가공 수준 등에 따라 자동차·부품 품목별 관세가 아닌 다른 유형의 관세가 부과되기도 한다.

예를 들어 완제품 형태의 부품은 품목별 관세가 적용되나, 일부 원재료·반제품(KD)과 부품은 무역확장법 제232조에 따른 철강·알루미늄 및 관련 파생상품 품목별 관세 대상에 포함될 수 있다. 반면 자동차 제조에 활용되는 부품이라도 IEEPA 에 따른 상호관세나 무역법 제122조에 따른 임시관세를 부과받는 경우도 나타나고 있다.

실제 GM 과 Ford 가 2026년 1분기 중 IEEPA 에 근거한 관세 무효 판결에 따라 인식한 환급금이 합산 18억달러(약 2.5조원)에 달하는 점을 감안할 때, 자동차·부품 품목별 관세 외 명목으로 부과되는 관세 규모도 상당한 수준인 것으로 판단된다.

(2) 거래 유형별

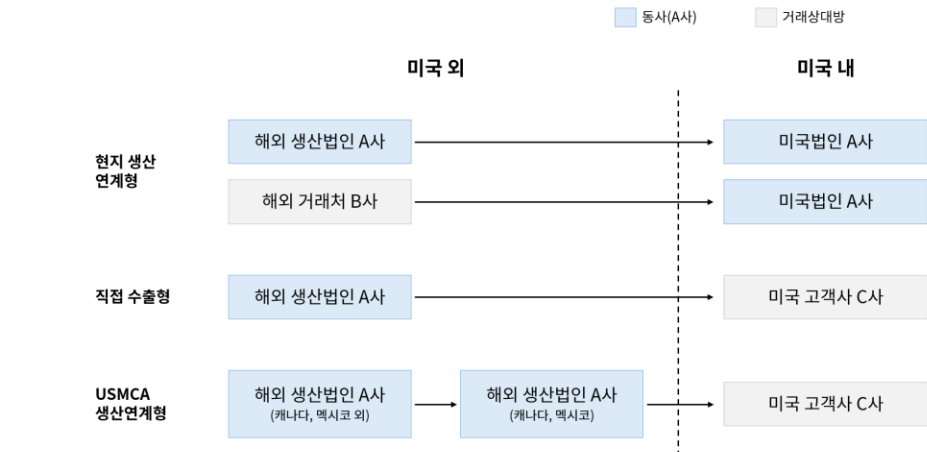
무역 실무에서 다양한 관세 부과 유형이 나타날 수 있다. KR은 부품 업체의 미국 현지 생산 기반 보유 여부와 USMCA 규정을 활용한 수출 방식을 바탕으로 대표적인 세 가지 거래 유형을 제시하며, 이 외에 발생할 수 있는 거래 유형별 관세 구조는 분석에서 배제하였다.

첫 번째는 현지 생산 연계형이다. 이는 미국에 생산 기반을 보유하고 있는 부품 업체의 미국 법인이 미국 외 소재 생산법인 또는 거래처에서 원재료나 반제품(KD)을 수입하여 현지 조립·가공 후 납품하는 구조에서 나타난다. 미국 외 소재 생산법인과 미국 법인 간 내부거래일 경우 무역 조건과 관계 없이 해당 부품 업체가 통관 과정에서 관세를 부담하게 되며, 협력사로부터 수입할 경우 관세 부담은 무역 조건에 따라 결정된다.

두 번째는 직접 수출형이다. 미국에 생산 기반이 없는 부품 업체가 미국 외 소재 국가에서 생산한 제품을 미국 완성차 업체나 상위 부품 업체에 직접 수출하는 방식이다. 일반적으로 외형이 작고 미국 현지에 생산 기반을 확보하기 어려운 2차 협력사의 거래 방식에 해당하며, 통관 과정에서 발생하는 관세는 무역 조건에 따라 결정된다.

세 번째는 USMCA 생산 연계형이다. 현재 캐나다·멕시코에서 생산된 부품이 USMCA 규정을 충족할 경우, 미국 수출 과정에서 관세가 유예되고 있다. 이에 따라 북미 외 소재 국가에서 원재료나 반제품을 수출하고, 캐나다·멕시코 법인이 조립·가공하여 미국으로 수출하는 구조가 유효하다. 한국은 캐나다(FTA)에 무관세로 수출할 수 있으며, 멕시코는 IMMEX(보세임가공 및 수출용 임시수입) 또는 PROSEC(산업진흥프로그램) 제도를 활용하여 무관세 또는 특혜 관세율을 적용받을 수 있는 것으로 파악된다.

[그림 1] 거래 유형별 관세 노출 구조



자료) 한국기업평가

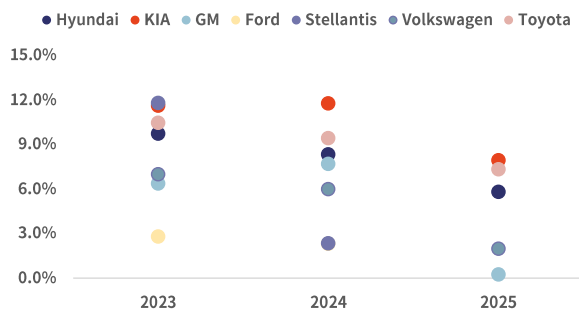
3. 2025년 완성차 및 부품 업체 실적 점검

(1) 완성차 업체

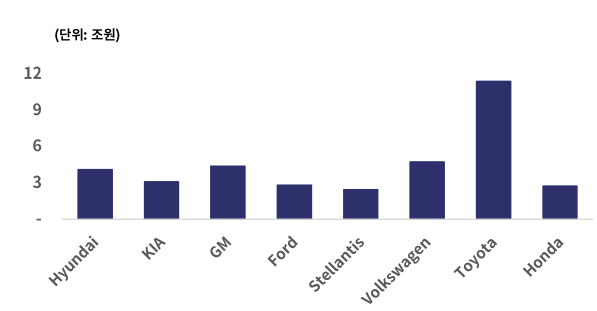
2025년 실적:
완성차 수익성은
관세 부담으로 저하,
부품 업체는 개선

2025년 기준 미국에서 자동차를 판매하는 주요 글로벌 완성차 업체들의 실적은 관세 부담이 반영되면서 2024년 대비 저하되었다. Toyota는 11.4조원에 달하는 관세가 실적에 반영되었는데, 이는 북미 Big3 완성차 업체의 관세액을 합산한 금액(9.3조원)보다 높은 수준이다. Toyota를 제외한 주요 7개사(현대차, 기아, GM, Ford, Stellantis, Volkswagen, Honda)의 업체별 평균 관세 부담액은 3.5조원이며 현대차와 기아의 경우 각각 4.1조원, 3.1조원의 관세가 실적에 반영되었다.

[그림 2] 글로벌 주요 완성차 업체 영업이익률 추이



[그림 3] 2025년 글로벌 주요 완성차 업체별 관세 부담



- 주) 1. 영업이익률 추이에서 영업적자를 기록한 업체는 그래프에 미표기
2. 글로벌 완성차 업체 영업이익률은 차량부문 기준
3. 완성차 업체별 관세 부담은 2025.04~2025.12 기간별 평균 환율 환산 기준
자료) 각 사 IR 및 사업보고서

Toyota와 현대차·기아는 관세 부담에도 불구하고 경쟁 업체 대비 우수한 수익성을 나타냈다. 반면 북미 Big3 완성차 업체의 실적 저하폭이 경쟁 업체 대비 상대적으로 크게 나타났는데, 이는 전동화 전략을 조정하는 과정에서 대규모 일회성 비용을 반영한 결과로 판단된다.

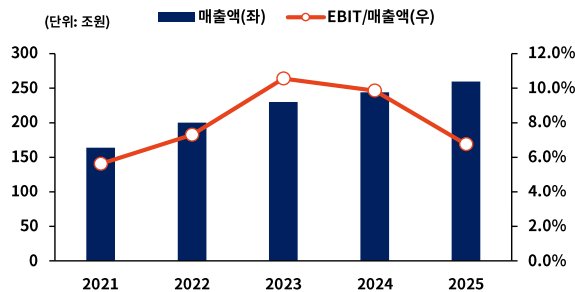
한편 완성차 업체가 발표한 관세 부담액에는 완성차 및 부품 수입 과정에서 직접 부담한 관세 뿐만 아니라 협력사의 관세 부담을 보전하기 위해 지출한 비용도 포함되어 있다. 현대차그룹은 2025년 11월 그룹 뉴스를 통해 현대차·기아 1차 협력사가 2025년 부담한 대미 관세를 판가에 반영해 소급 지원할 계획이라고 발표하였는데, 이는 관세 충격이 완성차 업체가 직접 부담한 비용에 그치지 않고 공급망 안정화를 위한 협력사 지원으로 확대되었음을 보여준다.

(2) 부품 업체

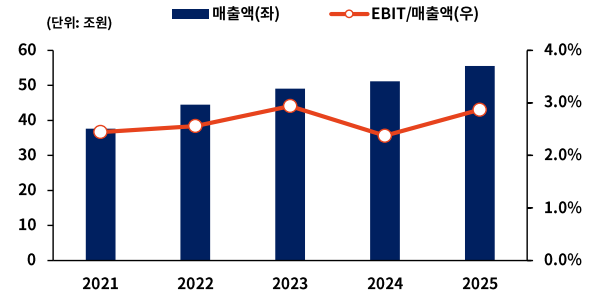
KR 유효등급 보유 부품 업체 중 설문에 응답한 11개사(이하 '11개사')의 합산 매출액은 주요 고객사향 공급물량 증가와 원/달러 환율 상승에 따른 해외실적 환산 효과 등에 힘입어 전년 대비 8.6% 증가한 55.5조원을 기록하였다. 제품믹스 개선과 평균판매가격(ASP) 상승, 원/달러 환율 상승 등을 바탕으로 외형 성장세가 지속되고 있는 완성차 업체와 유사한 흐름을 보였다.

다만 수익성은 완성차 업체와 부품 업체 간 상반된 모습을 보였다. 2025년 11개사 합산 영업이익률은 전년 대비 0.5%p 상승한 2.9%를 기록하였다. 미국 내 생산을 위한 원부자재·반제품(KD) 수입 과정에서 관세 부담이 불가피했던 점을 감안할 때, 관세의 상당 부분을 완성차 업체의 지원을 통해 상쇄하면서 양호한 수익성을 유지할 수 있었던 것으로 추정된다. 이는 완성차 업체의 관세 비용에 협력사 보전액이 일부 포함되어 있는 점과도 부합한다.

[그림 4] 현대차·기아 합산 영업실적 추이



[그림 5] 주요 부품 업체 합산 영업실적 추이



주) 1. 주요 부품 업체는 한국기업평가 설문조사 응답기업 11개사 기준
 2. 현대차는 연결 차량부품, 기아 및 주요 부품 업체는 연결 기준
 자료) 각 사 IR 및 사업보고서

III. 설문조사로 확인한 관세 부담과 향후 대응 방향

1. 설문조사 대상 및 방법

앞서 살펴본 바와 같이 관세 부담에도 불구하고 11개사의 2025년 합산 영업실적은 전년 대비 개선되었다. 다만 공시된 재무자료만으로는 개별 업체가 실제 부담한 관세 규모와 완성차 업체로부터의 보전 정도를 구체적으로 파악하기 어렵다. 관세의 법적 납부 주체와 최종적인 경제적 부담주체가 다를 수 있고, 판가 조정이나 사후 정산 등 보전방식이 업체별 거래 구조와 계약 조건에 따라 상이하기 때문이다.

이에 KR은 11개사를 대상으로 관세 납부 및 비용 부담 주체, 완성차 업체와 상위 부품 업체의 비용 보전 여부와 판가 반영 방식, 2025년 실적 변동의 주요 원인 및 향후 대응 계획을 파악하기 위한 설문조사를 실시하였다.

[표 2] 설문조사 개요

구분	주요 내용
조사 목적	- 미국 내 매출의 고객사 구성과 주요 거래처 의존도 파악 - 미국 생산 구조에 따른 관세 부담 유형과 현지화 수준 확인 - 완성차 업체 및 상위 거래처의 관세 비용 보전 현황과 판가 조정 방식 점검 - 향후 관세 대응 방안과 미국 사업 계획 파악 - 관세 정책 장기화 시 잠재적인 사업·재무 리스크 분석
조사 대상	KR 유효등급 보유 자동차부품 업체 중 11개사 (신용등급 AA 이상 4개사, A~BBB등급 3개사, BB 이하 등급 4개사로 구성)
조사 방법	구조화된 설문

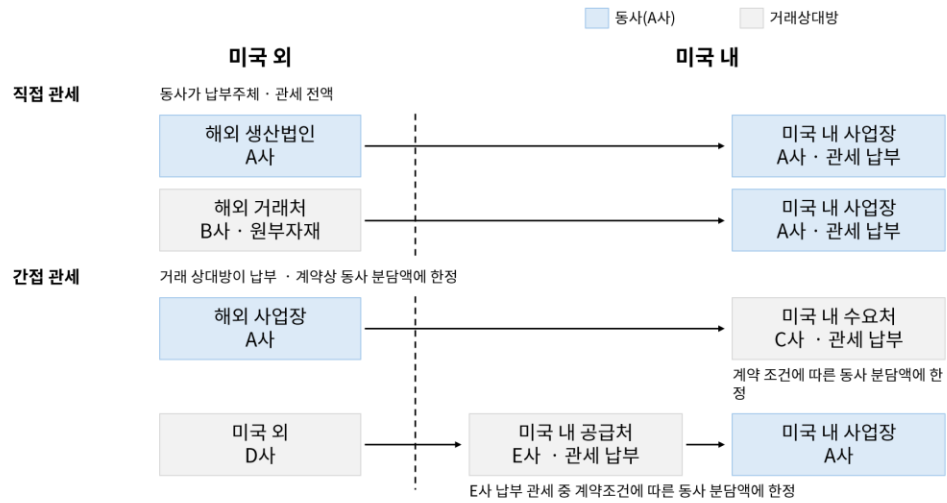
분석 대상 관세: 납부 주체 기준 직접 관세로 한정

관세 부담을 통일된 기준으로 확인하기 위해 분석 대상 관세를 납부 주체에 따라 직접 관세와 간접 관세로 구분하였다. 직접 관세는 부품 업체가 수입자로서 미국 세관에 직접 납부하는 관세로서, ① 미국 외 생산법인에서 미국 내 사업장으로 수출되는 제품·반제품과 ② 미국 외 협력사로부터 수입하는 원부자재에 부과되는 관세가 해당된다.

간접 관세는 납부 주체가 고객사이지만 계약 조건에 따라 부품 업체가 일부 부담하는 관세로 구성된다. 이는 ① 부품 업체가 미국 내 고객사로 직수출하거나 ② 미국 내 협력사가 미국 외 협력사로부터 원부자재를 수입한 후 미국 내 부품 업체에 공급하는 과정에서, 고객사 또는 협력사가 납부한 관세 중 일정 부분이 부품 업체에 전가되는 경우에 해당된다.

본 분석의 대상은 직접 관세로 한정하였다. 직접 관세는 관세 납부 주체가 명확하고 객관적인 검증이 가능한 반면, 간접 관세는 부담 여부 및 규모가 개별 계약조건에 따라 상이하게 나타나는 등 일관성 확보가 어려운 점을 반영하였다.

[그림 6] 직접 관세 및 간접 관세의 구분



자료) 한국기업평가

2. 설문조사 결과

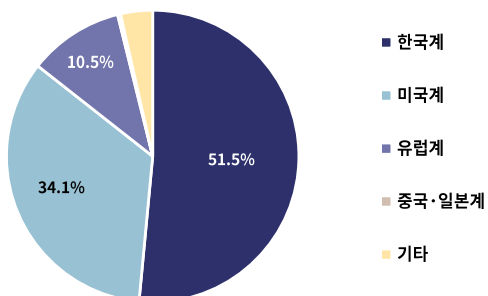
(1) 미국 고객사 현황

미국 고객사 현황:
일정 수준
다변화되었으나,
여전히 현대차그룹
의존도 높은 수준

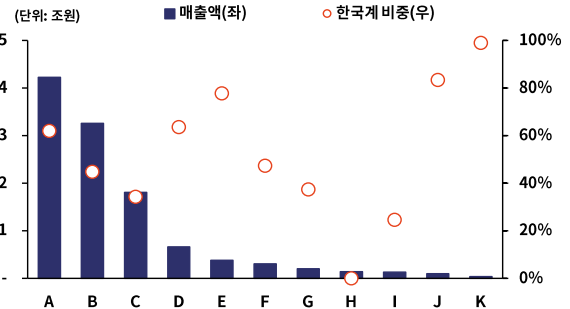
관세 보전 여부 및 수준이 전방 고객사와의 협의에 의해 결정되는 만큼 국내 부품 업계의 미국 고객사 구성 확인은 관세 대응력을 가늠하기 위한 출발점이 된다. 11개사의 매출 기준 미국 고객사 구성은 현대차그룹 등 한국계 업체에 국한되지 않고 미국·유럽계 업체 등으로 분산되어 있으며, 미국계 업체에 대한 매출만 발생하는 사례도 관찰된다. 이에 따라 11개사 내 한국계 업체 매출 비중은 0%대에서 100%에 이르기까지 폭넓게 분포하며, 그 수준이 전사 매출 규모와도 뚜렷한 상관관계를 보이지 않고 있다.

다만 11개사 합산 기준 한국계 업체에 대한 매출 의존도는 51.5%로 여전히 절반을 상회하고 있다. 한국계 업체에 KG모빌리티도 포함되나, 미국 판매 및 현지 생산 기반이 없는 점을 고려하면 11개사의 미국 매출은 현대차·기아양이 대부분인 것으로 판단된다. 개별 기업 단위에서는 고객 다변화가 진전되었으나, 업계 전반의 무게중심은 여전히 현대차·기아에 놓여 있어 양사의 보전 정책은 11개사의 전반적인 관세 회수 수준에 중요한 영향을 미치고 있다.

[그림 7] 11개사 합산 미국 고객사별 매출액 현황



[그림 8] 매출액 및 한국계 업체 매출 비중



자료) 한국기업평가

(2) 미국 생산 구조 및 관세 부담 유형

미국 생산 구조 및
관세 부담 유형:
현지화 수준은
아직 미흡

미국 내 생산법인을 보유한 경우에도 현지 생산 형태에 따라 관세 부담 수준은 상이하게 발현된다. 통관 시점의 수입물품 거래가격이 미국 관세의 과세표준이 되는 만큼, 제품 가치 중 미국 현지에서 창출되는 부가가치 비중이 높을수록 관세 부담은 경감되는 구조이다. 원재료 등을 현지 조달하여 가공·조립까지 수행하는 유형은 관세 부담을 상당 부분 완화할 수 있는 반면, 반제품(KD)을 수입하고 현지에서 조립만 수행하는 유형은 부가가치의 대부분이 역외에서 창출되므로 관세 납부액이 완제품 수입과 유사한 수준까지 확대될 수 있다.

일반적으로 부품 업체가 원재료 조달처와 운용 인력, 협력업체 발굴 등을 포함한 자체 공급망을 확보하는 데 상당한 시일과 투자 부담이 수반된다. 현재 미국 내 생산체제를 완비한 업체는 엔진·새시·공조 등 핵심부품을 담당하는 업체로서 양호한 자금력을 바탕으로 현대차 및 기아와 초기 미국 시장에 동반 진출한 업체들로 구성되어 있다. 반면 현대차그룹 미국 매출 비중이 확대되기 시작한 2020년을 전후로 현지 생산 기반을 구축했던 업체들의 경우 공급망을 확보할 시간이 상대적으로 부족했으며, COVID-19 여파로 투자 여력도 제약되었다. 이에 초기 부담이 큰 소재·가공 설비 구축보다는 국내외에서 원재료·반제품(KD)을 수출하고 현지에서 조립하는 방식을 주로 선택하게 된 것으로 판단된다.

설문조사 결과에서도 이러한 차이가 확인된다. 11개사 모두 미국 내 생산 기반을 확보하고 있으나, 원재료 조달을 포함한 전 공정을 현지에서 수행하는 완전 현지생산형 체제를 갖춘 업체는 6개사(54.5%)이며 등급군별로는 투자등급군 7개사 중 5개사, 투기등급군 4개사 중 1개사로 차이가 나타났다. 특히 관세 부담이 가장 큰 조립형(KD 수입)은 투기등급군에서만 확인되었다.

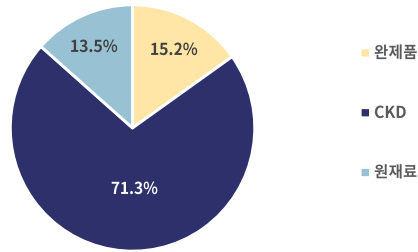
다만 생산체제 유형과 별개로 미국으로 수입하는 제품의 품목별 구성을 감안시 현지 생산 기반만으로 관세 부담을 충분히 대응할 수 있다고 보기 어렵다. 11개사의 2025년 5월~12월 미국 수입액 중 반제품 비중이 71.3%를 차지한 반면, 원재료 비중은 13.5%에 그쳤는데, 이는 업체가 원재료 현지 조달부터 가공·조립까지 수행할 수 있는 생산체제를 갖추고 있더라도 실제로는 역외에서 생산된 반제품에 대한 의존도가 여전히 높은 수준임을 보여준다. 따라서 현지 생산 기반이 관세 노출을 일정 부분 완화할 수 있으나, 생산 기반의 질적 수준이 반드시 관세 부담 완화로 연결된다고 보기는 어렵다.

[표 3] 미국 현지 공장 유형 및 공급 구조

구분	응답기업 수(개사)			
	전체	AA 이상	A~BBB	BB 이하
가공(원재료 등 현지 조달) + 조립	1	1	1	1
가공(원재료 등 수입) + 조립	4	1	1	2
수입(CKD 등) 후 조립만	1	0	0	1
기타	0	0	0	0
판매법인만 보유 (생산시설 없음)	0	0	0	0
합계	11	4	3	4

자료) 한국기업평가

[그림 9] 응답기업 미국향 수입액의 제품 유형별 구성



주) 1. CKD(Completely Knock-Down)는 반제품·부품 형태로 수입해 현지에서 조립하는 방식
 2. 11개사의 2025년 5월 ~ 12월 미국 수입액 기준
 자료) 한국기업평가

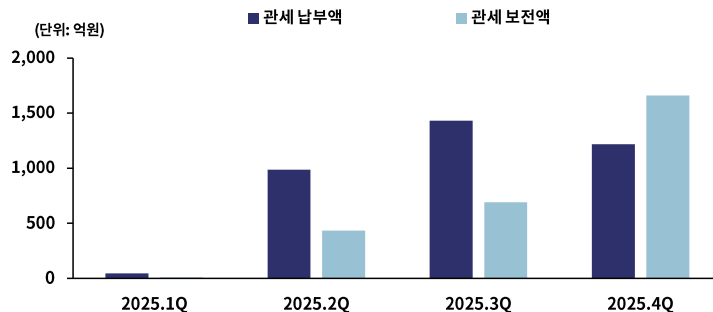
(3) 관세 부담 및 보전 현황

관세 부담/보전 현황: 관세 부담의 상당 부분을 회수

보전율은 부품 업체가 직접 납부한 관세 대비 완성차 업체 등으로부터 회수한 금액의 비율로 산정하였다. 2025년 11개사 합산 관세 보전율은 74.4%로, 관세 부담의 상당 부분이 현금성 지원과 관세 상쇄 크레딧 등을 통해 회수된 것으로 확인된다. 다만 이러한 보전이 연중 일정하게 이루어진 것은 아니다. 분기별 추이를 살펴보면, 2025년 2~3분기까지는 확정 보전액 규모가 관세 납부액을 크게 하회하여 최종 보전 여부 및 수준에 대한 우려가 존재하였으나, 4분기 들어 완성차 업체와의 협의가 대부분 완료되면서 연간 보전액이 납부액에 근접·상회하는 수준으로까지 확대되었다.

11월 1일부터 자동차·부품 관세율이 25%에서 15%로 인하되면서 향후 부담할 보전 규모가 축소된 점도 협의 진전에 일부 기여했을 가능성이 있다. 이에 관세 부과 초기의 회수 지연 우려는 하반기 협의 타결과 함께 상당 부분 해소되었다. 나아가 일부 업체의 경우 2025년 기납부 관세에 대해 거래처와의 사후 협의가 여전히 진행 중이다. 이를 감안하면 최종 합산 보전율이 현 수준 대비 추가 상승할 여지도 존재한다.

[그림 10] 응답기업 합산 분기별 관세 납부·보전 추이



주) 관세 납부액은 미국 통관 시 납부한 관세 총액(현금 기준), 관세 보전액은 판가 인상·현금성 지원 등으로 거래처로부터 보전받은 금액(일부 추정치 포함)
 자료) 한국기업평가

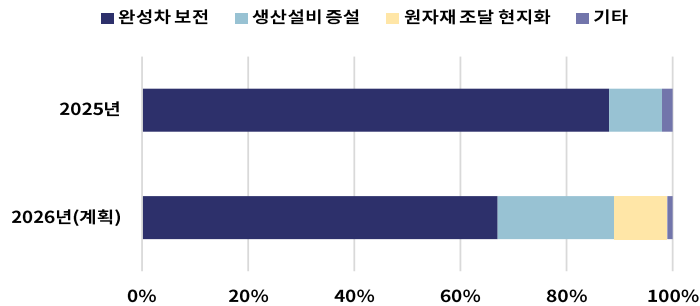
(4) 향후 대응 전략

향후 대응 전략:
보전 중심 기조 유지,
자체 대응책의 비중은
확대 추세

향후 대응 전략에서도 완성차 업체의 보전이 주된 대응 수단으로 유지될 전망이다. 11개사에 전방 거래처로부터의 보전, 원자재 조달 현지화, 미국 및 USMCA 적용국 내 생산설비 증설, 기타(비용절감·효율화 등) 중 추진 중인 대응책을 선택하고 가중치를 부여하도록 한 결과, 완성차 업체의 보전에 부여된 가중치는 2025년 약 88.0%에서 2026년 계획 기준 약 67.0%로 낮아지는 결과가 도출되었다. 보전의 지속 여부가 연단위 재협상에 좌우되는 등 부품 업체가 통제하기 어려운 영역인 만큼, 부품 업체들은 2026년 계획상 생산설비 증설과 원자재 조달 현지화에 부여된 가중치를 각각 22.0%, 10.0%로 2025년 약 10.0% 대비 확대하는 방안을 추진하고 있다.

다만 11개사가 예상한 2026년 합산 보전율은 89.8%로 2025년(74.4%)을 상회하고 있다. 이는 부품 업체의 대응 경로 다변화 의지와 별개로 금액 기준의 관세 회수는 여전히 완성차 업체의 보전에 크게 의존하는 구조임을 시사한다.

[그림 11] 연도별 관세 대응 수단 구성



주) 응답기업이 활용할 대응책을 선택하고 복수 선택 시 각 수단에 부여한 가중치를 집계한 결과로, 대응 전략상 중요도에 대한 자체 평가에 해당. 각 수단의 관세 경감 효과를 금액으로 산정한 것은 아님
자료) 한국기업평가

(5) 시사점

시사점:
완성차 업체
보전 중심의
완충 구조 유효,
지속 가능성은
향후 검증 과제

설문 결과를 종합하면, 2025년 관세 충격은 11개사의 실적에 직접 전이되기보다는 완성차 업체의 보전을 통해 상당 부분 흡수된 것으로 판단된다. 주목할 부분은 이러한 보전이 부품 업체 규모, 가치사슬상 중요도와 무관하게 폭넓게 이루어졌다는 점이다. 실제 2025년 합산 보전율은 투자등급군 74.6%, 투기등급군 70.4%로 큰 차이가 나타나지 않았다.

파워트레인별 글로벌 수요 변동성이 심화된 가운데 공급망 재편에 상당한 시일이 소요되면서 완성차 업체가 단기간 내 대체 조달처를 확보하기 어려운 상황이다. 이에 부품 수급 안정성을 위해 적극적인 보전을 제공하였다. 또한 트럼프 행정부가 완성차 업체에 관세 부담 완화를 위해 미국 조립 차량 MSRP(생산자권장가격)의 3.75%에 상당하는 관세 상쇄 크레딧을 제공한 점도 보전 여력을 뒷받침한 것으로 판단된다.

[표 4] 관세 상쇄 크레딧 개요

구분	내용
도입 근거	2025년 4월 29일 대통령 포고문 (Section 232 자동차·부품 관세 조치의 수정)
적용 대상	미국에서 최종 조립된 차량을 생산하는 완성차 업체
감면 규모	미국 조립 차량 MSRP(생산자권장가격)의 3.75%에 해당하는 금액 한도 내에서 수입 부품 관세를 상쇄
적용 기간	최초 2년 한시(2년 차 2.5%로 축소) 운영 계획 2025년 10월, 2030년까지 연장 및 3.75% 적용률 유지 발표
수령 주체	완성차 업체이며, 부품 업체에 직접 지급되는 구조는 아님

자료) 시장자료 취합

부품 업계는 2026년에도 완성차 업체 중심의 보전 구조를 기대하고 있으나, 이는 관세 정책의 예측 가능성과 완성차 업체의 지속적인 보전 여력이 전제되어야 한다. 즉 관세 정책 변동성이 확대되거나 완성차 업체의 보전 여력이 줄어들 경우 부품 업계의 대응력이 저하될 수 있는 만큼, 해당 전제들의 유효성에 대해 면밀한 점검이 필요하다.

IV. 향후 관세 환경 점검

앞선 논의들을 바탕으로 KR은 향후 관세 환경을 ① 관세 정책의 불확실성, ② 완성차 업체 보전 기조의 변동 가능성 두 가지 관점에서 점검하고, 주요 모니터링 요인을 꼽아보았다.

1. 관세 정책의 불확실성

관세 정책은 상시적인 변동 요인을 안고 있어 예측이 어려우며, 이는 글로벌 자동차 업계의 원가 관리와 사업 계획 수립에 불확실성으로 작용하고 있다. 현 시점에서 발생 가능한 주요 변동 요인으로는 ① USMCA 공동검토 개시, ② 무역법 제301조에 따른 강제노동 및 과잉생산 관세의 추가 도입 가능성을 들 수 있다.

(1) USMCA 공동검토 개시

USMCA 공동검토: 멕시코 생산거점의 관세 절감효과 축소 가능성 존재

멕시코는 USMCA 원산지 기준을 충족하는 물량에 한해 미국향 자동차부품 관세가 유예되는 지역으로, 다수의 완성차 업체 및 부품 업체가 현지에서 생산공장을 운영하고 있다. 다만 2026년 7월부터 3개국간 공동검토가 개시되면서 관세 유예의 대전제가 흔들리고 있다. 미국의 주도하에 USMCA 만료 시한인 2036년까지 매년 존속 여부와 개정 조건을 재논의하는 체제로 전환되었으며, 이에 관세 유예의 핵심인 원산지 규정이 상시 협상 대상에 놓이게 되었다.

미국 측 개정 요구는 원산지 요건의 전반적인 강화에 집중되어 있다. 승용차·경트럭의 역내부가가치비율(RVC)을 현행 75%에서 82%로, 대형트럭 RVC를 70%에서 75%로 상향하고 엔진·변속기·EV 배터리 등 핵심부품의 노동부가가치비율(LVC) 기준 상향 및 철강·알루미늄 조달 규정 강화도 논의되고 있다. 요구가 현실화될 경우 북미산 부품·소재 조달이 강제되고 고임금 사업장 생산이 불가피해 제조원가가 상승하게 된다. 또한 규정 미충족 물량에 대해서는 관세가 부과되므로, 관세 유예와 낮은 생산비용이라는 멕시코 생산거점의 두 가지 이점이 동시에 약화될 수 있다.

[표 5] USMCA 공동검토 관련 미국 측 주요 개정 요구사항

구분	현행 USMCA 조항	미국 측 변경 요구
승용차·경트럭의 역내부가가치비율(RVC)	북미산 부품 75% 이상	82%로 상향
대형트럭 RVC	북미산 부품 70% 이상	75%로 상향
노동부가가치비율(LVC)	부품의 40%(픽업트럭 45%)를 시간당 평균임금 16달러 이상 사업장에서 생산	엔진·변속기·EV배터리 등 핵심부품 40%, 픽업 45% 기준의 추가 상향 요구
철강·알루미늄 조달	북미산 조달 요건 철강·알루미늄 구매액의 70% 이상이 북미산	조달 규정 추가 강화 논의

주) 1. 역내부가가치비율(RVC, Regional Value Content)은 특혜관세 적용을 위해 제품 가치 중 역내(협정 당사국 내)에서 창출되어야 하는 부가가치의 최소 비율을 의미

2. 노동부가가치비율(LVC)은 특혜관세 적용을 위해 차량 가치 중 시간당 평균임금 16달러(생산직 종사자의 평균 급여 수준) 이상의 북미 사업장에서 창출되어야 하는 부가가치의 최소 비율

자료) 언론보도 취합, KR 재구성

**대체 관세 전환:
IEEPA→제122조→
제301조로
근거 반복 교체**

(2) 상호관세 환급 정산과 대체 관세 도입

IEEPA 기반 상호관세가 적용되었던 부품은 2026년 2월 상호관세 무효 판결에 따라 기 납부한 관세에 대한 환급 신청이 진행 중이다. 다만 부품 업체가 기 납부한 상호관세 중 일부는 완성차 업체로부터 이미 보전받은 것으로 확인된다. 완성차 업체가 해당 금액의 반환 또는 향후 거래대금과의 상계를 요구할 경우, 부품 업체의 실질적인 관세 보전 효과가 축소될 수 있어 결과에 대한 확인이 필요하다.

한편 미국 정부는 상호관세 무효 판결에 대응하여 2026년 2월 24일부터 무역법 제122조에 근거한 임시관세(10%)를 150일간 부과하였다. 무역확장법 제232조를 적용받는 자동차부품은 부과 대상에서 제외되었으나, 기존 상호관세를 적용받았던 일부 부품은 임시관세를 부담하면서 관세 리스크 노출이 지속되었다.

무역법 제122조 임시관세가 종료된 2026년 7월 24일부터는 강제노동 관련 무역법 제301조 관세가 시행되었다. 미국 무역대표부는 한국을 포함한 60개 경제권에 10~12.5%의 관세를 확정하였으며, 한국산 제품에는 최혜국대우 관세를 포함한 합산 세율 12.5%가 적용된다. 자동차·부품 등 품목별 관세는 제301조 추가관세에서 제외되나, 제232조를 적용받지 않아 임시관세를 부담하던 일부 부품은 관세율이 2.5%p 상승하게 될 가능성이 존재한다.

향후 모니터링 요인은 아직 조치 내용이 확정되지 않은 구조적 과잉생산 관련 조사이다. 미국 무역대표부는 2026년 3월 한국을 포함한 16개 경제권을 대상으로 조사를 개시하였으며, 자동차 및 부품도 주요 조사 대상 업종에 포함하였다. 5월 공청회가 종료되었으나 현재까지 구체적인 조치안은 발표되지 않았다.

한국 정부는 강제노동 및 과잉생산 관련 관세를 포함한 대미 관세 수준이 한미 무역협약에서 제시된 15%를 초과해서는 안 된다는 입장이나, 미국의 강제노동 관련 제301조 조치문에는 이러한 상한의 적용이 명시되어 있지 않다. 특히 과잉생산 조사에서는 자동차가 대상 업종으로 제시된 만큼, 강제노동 관세와 동일하게 제232조 적용 품목이 제외될지는 추가 확인이 필요하다. 제301조 조사 결과와 제232조 적용 품목 확대 가능성 등 다수의 정책 변수가 남아 있어, 국내 부품업계의 최종 관세 부담 수준을 예측하기 어려운 상황은 당분간 이어질 전망이다.

[표 6] 무역법 제122조 임시관세 종료 및 제301조 관세 전환 경과

시점	구분	내용
2026.02.20	공통 배경	- 미 연방대법원, IEEPA 관세 위법·무효 판단
2026.02.24	무역법 제122조	- 글로벌 10% 임시 수입할증관세 시행(~2026.07.24)
2026.03.11	과잉생산 제301조	- USTR, 한국 등 16개 경제권 대상 조사 개시 : 제조업 구조적 초과설비·초과생산이 조사 대상 : 자동차·배터리·반도체·철강·선박·태양광 등 포함
2026.03.12	강제노동 제301조	- USTR, 한국 등 60개 경제권 대상 조사 개시 : 강제노동 생산물품 수입금지 제도 도입·집행 여부
2026.03.17~04.15	과잉생산 제301조	- 의견접수 및 공청회 참석 신청(서면의견 마감 4.15)
2026.04.15	강제노동 제301조	- 1차 서면의견 제출 마감 : 한국 정부, 국내 강제노동 금지 법제 및 ILO 협약 이행을 근거로 관세조치 불필요 의견 제출
2026.04.28~04.29	강제노동 제301조	- 1차 공청회 개최 및 조사대상국 정부와 협의 진행

시점	구분	내용
2026.05.05~05.08	과잉생산 제301조	- 4일간 공개 공청회 개최 : 공청회 종료 후 조사결과 미발표
2026.06.02	강제노동 제301조	- USTR, 60개 경제권의 정책·관행이 불합리하며 미국 통상을 부담·제한하는 것으로 판정 : 10% 또는 12.5% 관세 부과안 제안 및 2차 의견수렴 개시
2026.06.22~07.06	강제노동 제301조	- 2차 공청회 참석 신청(6.22)·서면의견 제출(7.6) 마감
2026.07.07~07.09	강제노동 제301조	- 관세 부과안에 대한 2차 공청회 개최
2026.07.21~07.23	한미 협의	- 한국 정부, USTR 및 미 상무부와 협의 : 제301조 관세 포함 대미 관세의 15% 상한 유지 입장 전달

자료) 시장자료 취합

2. 완성차 업체 보전 기조의 변동 가능성

(1) 완성차 업체의 보전에 집중된 관세 완충 구조

**보전 여력:
완성차 수익성
저하로 축소,
단가 인하 요구로
실질 효과 상쇄 가능**

2025년 부품 업계의 관세 대응은 완성차 업체의 보전에 전적으로 의존하였다. 11개사 관세 대응 수단에서 완성차 업체 보전이 차지하는 비중은 약 88%로, 증설·조달 현지화 등 자체 수단의 기여는 매우 제한적인 수준에 머물렀다. 2026년 계획상 이 비중은 약 67%로 낮아지나, 이를 보전 의존도의 실질적인 완화로 보기는 어렵다. 앞서 살펴본 바와 같이 증설 등 자체 대응 수단이 구조적 제약을 안고 있는 점을 감안하면, 2026년 이후 관세 대응에서 완성차 업체 보전 의존도를 크게 낮추기는 어려울 전망이다.

문제는 보전 여력을 결정하는 조건이 모두 부품 업체의 통제 밖에 있다는 점이다. 보전 여력은 ① 완성차 업체의 수익성, ② 부품 수급에 대한 완성차 업체의 정책 판단, ③ 관세 상쇄 크레딧이라는 제도적 지원에 의해 결정된다. 특히 관세 상쇄 크레딧은 완성차 업체에만 부여되며, 부품 관세 상계 용도로만 활용된다. 다만 크레딧 적용 대상을 완성차 업체가 직접 지정하는 구조인 만큼, 협력사로의 혜택 전달 여부는 완성차 업체의 정책적 판단에 좌우된다. 감면 규모 또한 완성차 업체의 미국 내 조립 물량에 연동되어 현지 생산이 위축될 경우 함께 축소된다. 결국 보전의 지속 여부는 부품 업체의 대응 역량이 아니라 완성차 업체의 수익성과 정책 판단, 제도적 지원의 향방에 좌우되는 구조이다.

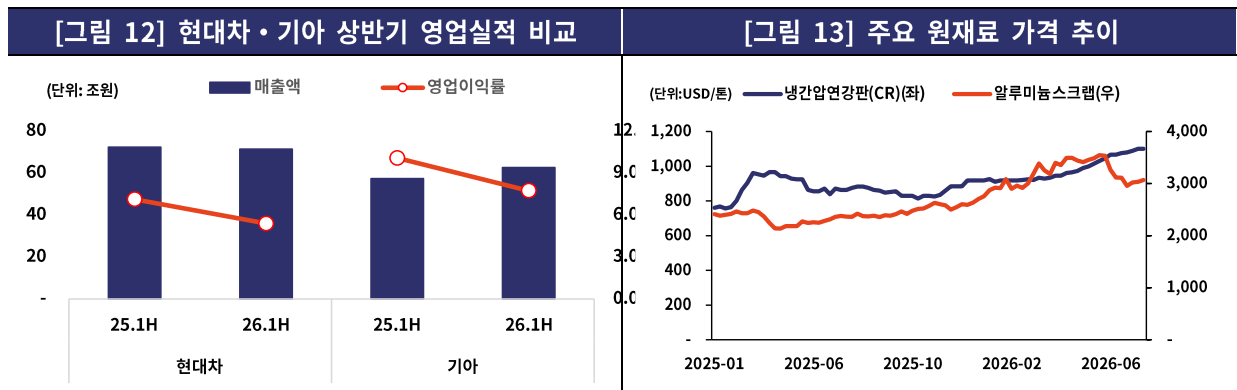
(2) 보전 여건의 변동 가능성

**보전의 안정성:
연단위 협약으로
구속력 부재,
업체별 분화 전망**

완성차 업체의 보전 기조가 약화될 가능성은 ① 완성차 업체의 보전 여력 축소와, ② 보전 조건의 연단위 협의라는 두 가지 측면에서 제기된다.

2025년 현대차·기아 합산 관세 부담은 약 7.2조원으로, 양사 합산 영업이익에서 상당한 부분을 차지했다. 그 여파는 2026년에도 이어져 상반기 영업이익률은 각각 5.4%, 7.7%로 전년 동기 대비 1.7%p, 2.4%p 낮아졌다. 관세 외에도 원자재 가격 상승과 경쟁 심화에 따른 판매 인센티브 확대가 수익성 부담으로 겹쳐 있어, 관세 부담을 자체 수익성으로 흡수할 수 있는 여력이 축소된 상황이다. 여기에 관세 상쇄 크레딧의 감면 규모가 미국 내 조립 물량에 연동되는 점을 감안하면, 제도적 지원을 통한 보전 여력의 확대에도 한계가 존재한다.

관세가 일시적 충격이 아니라 상시 비용으로 자리 잡는 국면에서, 수익성 방어 수단 조달 단가로 향할 수밖에 없다. 협력사에 대한 원가 절감 요구는 연간 단위로 이루어져 온 절차이나, 관세 비용 부담이 지속되는 여건에서는 기존 납품 품목의 단가 인하뿐 아니라 신규 수주 단가와 개발 단계의 원가 목표까지 요구 수준과 적용 범위가 확대될 여지가 있다. 이 경우 부품 업체가 보전을 통해 회수한 관세 비용의 일부가 단가 조정을 통해 다시 환수되는 결과로 이어질 수 있어, 명목 보전율이 유지되더라도 실질적인 부담 경감 효과는 축소될 가능성이 있다.



주) 냉간압연강판은 미국 공장 출고가격, 알루미늄 스크랩은 미국산 수입가격 기준
 자료) 각 사 IR, 철강금속신문 가격 DB

관세 보전은 다년 계약이나 제도적 근거 없이 연단위 협약에 의존하고 있어, 특정 연도의 보전 수준이 차년도로 승계되지 않는다. 보전 방식 또한 완성차 업체의 재량 여지가 큰 형태에 편중되어 있다. 현재까지 확인되는 보전은 크레딧 정산과 현금 지원 등 건별로 집행되는 방식이 주를 이루어, 규모 축소나 중단에 따르는 계약상 제약이 크지 않다. 판가에 반영된 보전은 납품이 이어지는 동안 효력이 지속되어 되돌리기 어려우나 아직 사례가 많지 않다. 협약 주기와 집행 방식 어느 쪽도 부품 업체에 안정성을 제공하지 못하는 셈이다.

보전 축소가 현실화될 경우 그 충격은 부품 업체별로 다르게 나타날 전망이다. 자동차부품 업계의 계층적 거래구조상 상위 단계에서 발생한 조정 압력은 하위 단계로 전이되기 쉽다. 완성차 업체에 직접 납품하지 못하는 중소형 부품 업체는 보전을 요구할 통로 자체가 좁아 조정 국면에서 먼저 영향을 받는다.

품목별로도 온도차가 예상된다. 완성차 업체와 공동개발하거나 전용설비 기반의 부품을 공급하며 현지 조달 체계를 갖춘 부품 업체는 상대적으로 높은 교섭력과 대응력을 유지할 수 있다. 반면 거래 단계가 낮고 범용 부품 비중이 높으며 현지 생산 기반과 투자 여력이 취약한 부품 업체는 보전 축소와 원가 절감 요구에 먼저 노출될 가능성이 높다.

V. 마치며

본고에서는 설문조사를 토대로 미국 관세 정책이 국내 자동차부품 업계에 미친 영향을 점검하였다. 2025년 부품 업체들은 관세 비용의 상당 부분을 완성차 업체의 보전으로 회수하여 관세 영향이 당초 우려에 비해 제한적이었으며, 등급군별 회수 수준의 격차도 크지 않았다. 관세 충격이 개별 부품 업체의 손익으로 직접 전이되는 대신 완성차 업체와 부품 업체 간 수직적 협력 관계와 미국의 제도적 상계 장치가 결합된 완충 구조가 작동한 결과로 평가된다.

다만 이러한 대응 방안은 부품 업계가 자체적으로 확보한 것이 아닌 외부에서 주어진 조건에 기대고 있다는 점에서 취약성을 내포한다. 보전은 매년 협상을 다시 거쳐야 하는 만큼 완성차 업체의 실적과 원가 전략에 따라 규모와 형태가 달라질 수 있다. 완성차 업체의 보전 여력이 축소되는 국면에서는 공급망 내 위치와 부품의 대체 가능성, 현지 생산체제의 완결성, 투자를 감내할 재무 여력이 업체 간 실적을 가르는 요인으로 부각될 전망이다. 관세 정책 또한 협정 재검토와 후속 규제, 환급 정산 등 유동적 요소가 남아 있다.

KR은 이러한 대응 여건의 격차에 주목하여 ① 보전율과 판가 반영·현금 지원·크레딧 정산 등 보전 방식, ② 현지화 등 자체 대응을 위한 투자 집행과 수주·가동률 및 재무 부담, ③ USMCA 원산지 규정과 무역법 제301조 후속 조치의 업체별 영향을 중심으로 개별 업체의 실행도 영향을 점검해 나갈 계획이다.

[유의사항]

- (1) 한국기업평가(주)(이하 ‘당사’)가 제공하는 신용등급은 특정 금융상품, 금융계약, 발행자 등의 상대적인 신용위험에 관한 분석 시점에서의 당사의 의견입니다. 또한, 당사가 제공하는 보고서 등의 제반 연구자료(이하 ‘간행물’)는 상기 특정 금융상품, 금융계약, 발행자 등의 상대적인 신용위험에 관한 당사 또는 필자 개인의 견해를 포함할 수 있습니다. 신용등급 및 간행물은 특별한 언급이 없는 한 신용위험을 제외한 다른 위험(금리나 환율변동 등에 따른 시장가치 변동위험, 해당 증권/채권의 유동성위험, 내부절차나 시스템으로 인해 발생하는 운영위험)에 대해서는 설명하지 않습니다. 또한 신용등급 및 간행물에 포함된 당사의 의견은 현재 또는 과거 사실에 관한 진술이 아니며, 당사 고유의 평가기준에 따라 평가대상의 미래 상환능력 등에 대해 예측한 독자적인 견해로서, 이러한 예측정보는 실제 결과치와 다를 수 있습니다. 신용등급 및 간행물은 환경변화 및 당사가 정한 기준에 따라 변경 또는 취소될 수 있습니다.
- (2) 신용등급 산출 및 간행물 발간(이하 ‘신용평가업무 등’)에 이용되는 모든 정보는 평가대상회사 또는 기관이 제출한 자료와 함께 각종 공시자료 등의 자료원으로부터 수집된 자료에 근거하고 있으며, 당사는 제3자 요청 신용평가 등 예외적인 경우를 제외하고는 신용등급 산출 시 제출자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되어 있지 않으며 중대한 오해를 불러일으키는 내용이 들어 있지 않다는 확인서를 평가대상회사 또는 기관으로부터 수령하고 있습니다. 당사는 평가대상회사 또는 기관 및 이들 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제 하에 신용평가업무 등을 수행하고 있으며, 신용평가업무 등 과정에서 이용하는 정보에 대해 별도의 실사나 감사를 실시하고 있지 않습니다. 따라서 제공된 정보의 오류 및 사기, 허위에 따른 결과에 대해 당사는 어떠한 책임도 부담하지 않습니다.
- (3) 당사는 신용평가업무 등 과정에서 이용되는 정보에 대해 별도의 검증절차를 거치지 않았고, 분석자·분석도구 또는 기타요인에 의한 오류 발생 가능성이 있기 때문에 당사는 신용등급 및 간행물의 정확성 및 완전성을 보증하거나 확약하지 않습니다. 당사 간행물의 모든 정보들은 신용평가업무 등에 필요한 주요한 판단 근거로서 제시된 것으로 평가대상에 대한 모든 정보가 나열된 것은 아니며, 법률에 의하여 인정되지 않는 이상 당사 신용등급 및 간행물 상의 정보이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 당사는 책임지지 않습니다.
- (4) 당사는 금융상품의 매매와 관련한 조언을 제공하거나 투자를 권유하지 않습니다. 당사의 신용등급 및 간행물은 특정 유가증권의 매수, 매도 혹은 보유를 권유하는 정보가 아니며 시장 가격의 적정성에 대한 정보도 아닙니다. 당사의 신용등급 및 간행물은 그 내용으로 이용자의 투자결정을 대신할 수 없고 금융상품의 투자 결과에 대한 법적 책임소재를 판단하기 위한 증빙자료로도 사용될 수 없습니다. 따라서 정보이용자들은 스스로 투자대상의 위험에 대해 분석하고 평가한 다음 그 결과에 따라 각자 투자에 대한 의사결정을 하여야만 합니다. 특히, 당사의 신용등급과 간행물은 시장 전문기관을 일차적인 이용대상으로 하고 기본적으로 개인 투자자에 의한 이용을 전제로 하고 있지 않아 이를 이용하여 개인투자자 스스로 투자의사결정을 내리는 것은 적절하지 않을 수 있으므로 사전에 반드시 외부전문기관의 도움을 구할 필요가 있습니다. 아울러, 공시되지 않은 신용등급이나 제3자 요청 신용평가에 따라 산출된 신용등급의 경우 신용평가요청인 이외에는 해당 신용등급을 믿고 이용하여서는 안 된다는 점을 밝혀 둡니다.
- (5) 본 보고서의 내용은 필자의 개인적견으로 당사의 공식적견이 아닙니다.

Copyright 2026, Korea Ratings Corporation. All Rights Reserved. 서울특별시 영등포구 의사당대로 97 대표전화: 368-5500 FAX: 368-5353.

본 보고서에서 제공하는 모든 정보의 저작권은 한국기업평가(주)의 소유입니다. 따라서 어떠한 정보도 당사의 서면동의 없이 무단으로 전재되거나 복사, 인용(또는 재인용), 배포될 수 없습니다.

KRIR 2026-027, 2026-06-30